

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2019-0000216549

Uw kenmerk
2019 D12041

Datum 7 mei 2019

Betreft beantwoording vragen negentiende tranche Crisis- en herstelwet

Met deze brief beantwoord ik de vragen van de fracties van VVD, CDA en D66 in hun brief van 25 maart 2019, over de inhoud van de negentiende tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

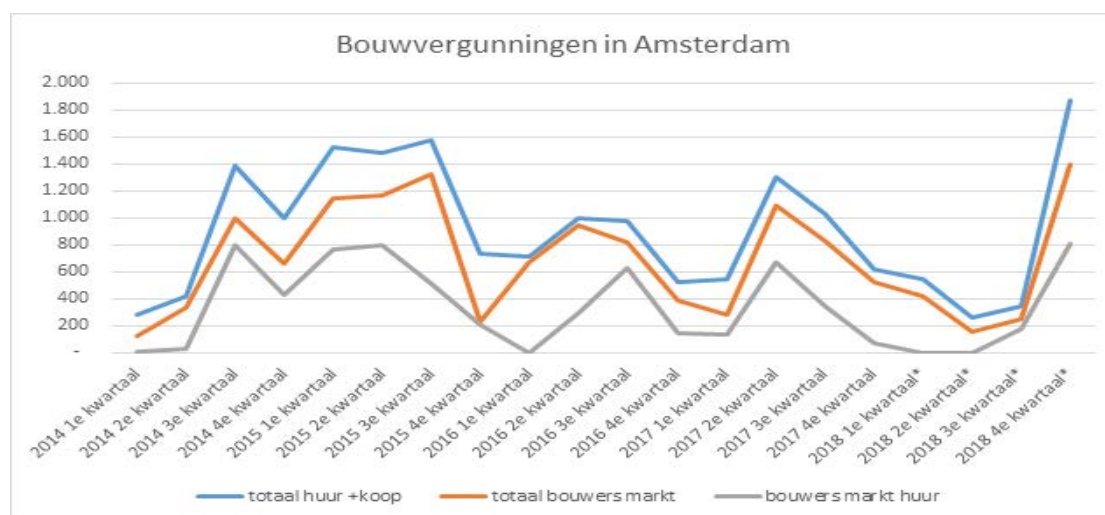
De leden van de VVD-fractie vragen hoe het aanwijzen van de gemeente Amsterdam als gebied waar geëxperimenteerd mag worden met een lagere Milieuprestatie Gebouwen (hierna: MPG), in de negentiende tranche, zich verhoudt tot de toezegging van de minister om uitsluitend 'proeftuinen' aardgasvrije wijken en herstructurerings- of transformatiegebieden aan te wijzen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Crisis- en herstelwet (Chw) in verband met het versnellen van woningbouw en het faciliteren van duurzame ontwikkeling is een amendement (TK2018-2019 35013-21) aangenomen waarmee de Gaswet wordt toegevoegd aan de Crisis- en herstelwet. Hierbij is de beperking opgenomen dat experimenten zich moeten richten op proeftuinen aardgasvrije wijken en herstructurerings- of transformatiegebieden. Het experiment in de 19^e tranche Chw dat de gemeente Amsterdam de mogelijkheid geeft te werken met een lagere MPG heeft echter geen relatie met het amendement van de leden van de CU-fractie en de D66-fractie waarmee de Gaswet is toegevoegd aan artikel 2.4 van de Crisis- en herstelwet. Voor het experiment met MPG wordt afgeweken van de Woningwet en niet van de Gaswet.

De leden van de VVD-fractie vragen op welke landelijke regelgeving de mogelijkheid om een lagere energieprestatiecoëfficiënt (hierna: EPC) voor te schrijven vooruit loopt. In antwoord op deze vraag kan ik melden dat het Chw-experiment met EPC vooruit loopt op de Omgevingswet en bijbehorende uitvoeringsregelgeving. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet krijgen gemeenten meer mogelijkheden voor lokaal maatwerk. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (hierna: Bbl) is hier invulling aan gegeven door gemeenten op een aantal onderwerpen expliciet de mogelijkheid te bieden gebiedsgericht af te kunnen wijken van de landelijke regels over duurzaamheid, en zo hun eigen lokale ambities waar te maken. Het genoemde experiment sluit hier inhoudelijk bij aan en biedt onder andere de gemeente Amsterdam de mogelijkheid een lagere eis te stellen dan het Bouwbesluit op het gebied van duurzaamheid waarmee een oplossing vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en het Bbl wordt geboden. In de voorliggende negentiende tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt geen toevoeging gedaan aan het experiment met EPC eisen dat is opgenomen in de zeventiende

tranche van de Chw. In deze tranche wordt een experiment met een strengere MPG-eis mogelijk gemaakt.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik een overzicht kan sturen van het aantal afgegeven bouwvergunningen per kwartaal in Amsterdam over de afgelopen vijf jaar. Verder vragen de leden van de VVD-fractie zich af in hoeverre eisen op het gebied van sociale huur de afgelopen jaren een rol hebben gespeeld en in hoeverre ik verwacht dat de scherpere eisen op het gebied van EPC vanaf nu een negatieve rol gaan spelen op het aantal afgegeven bouwvergunningen. Op verzoek van de leden van de VVD-fractie heb ik onderstaand een grafiek opgenomen waaruit het aantal bouwvergunningen per kwartaal over de afgelopen vijf jaar is af te leiden. Uit deze grafiek is niet af te leiden in hoeverre eisen op het gebied van sociale huur afgelopen jaren een rol hebben gespeeld. Ik heb hier geen onderzoek naar gedaan. Op dit moment worden er woningen gerealiseerd met een lagere EPC. De markt verandert. Bouwers en ontwikkelaars hebben aandacht voor de transitie naar duurzame energie. De gemeente Amsterdam heeft mij gevraagd voor Amsterdam een EPC van 0,2 vast te stellen. Deze eis werkt van rechtswege door. Verder heeft de gemeente de bevoegdheid gekregen om zelf in de bouwverordening een lagere EPC voor te schrijven voor te bouwen gebruiksfuncties. Dat is gebeurd in de zeventiende tranche van het BuChw die op 16 februari 2019 in werking is getreden. Dit experiment is destijds in de voorhang uw Kamer gepasseerd. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 19 maart 2018.

De gevolgen van EPC eisen hangen samen met vele factoren. Bijvoorbeeld het moment waarop de eis kenbaar wordt, de hoogte van de eis en welke eisen op andere gebieden gelden. De gemeente moet bij stellen van een EPC eis rekening houden met alle factoren op het moment dat zij een strengere eis oplegt. Ik ga er vanuit dat de gemeente zorgvuldig met deze bevoegdheid is omgesprongen bij het aanvragen van dit experiment. Zo is het gebruikelijk dat gemeenten periodiek samen met corporaties en huurdersorganisaties prestatieafspraken over onder meer het aantal nieuw te bouwen sociale huurwoningen en de randvoorwaarden waaronder deze aantallen woningen kunnen worden gerealiseerd door corporaties, bijvoorbeeld ten aanzien van het huurprijzsegment en de energetische kwaliteit.



De leden van de VVD-fractie vragen hoe bij het experiment fijnstof in de gemeenten Nederweert en Someren rekening wordt gehouden met het feit dat de veehouderij in Nederland vanuit economisch perspectief een belangrijke positie inneemt. Naar aanleiding van deze vraag merk ik op dat bij dit experiment niet uit het oog wordt verloren dat de veehouderij in Nederland vanuit economisch perspectief een belangrijke positie inneemt. Deze sector levert – zeker in de omgeving van Nederweert en Someren – een significante bijdrage aan de directe en indirecte werkgelegenheid. Om deze bijdrage te kunnen blijven leveren moet de sector verder verduurzamen. Deze verduurzaming moet ertoe leiden dat de veehouderijen blijven passen in de leefomgeving en er geen sprake is van onaanvaardbare gezondheidsrisico's voor omwonenden en overschrijdingen van grenswaarden voor fijnstof. Vanuit de sector zijn er al goede stappen gezet, maar in deze specifieke situaties is extra stimulans - bijvoorbeeld in de vorm van het voorschrijven van emissie reducerende maatregelen vanuit de gemeenten – nodig om gezondheidsrisico's te beperken. Hiermee is het de bedoeling de positie van de sector op economisch gebied op de langere termijn te versterken.

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de meerkosten zijn van de toepassing van MPG. Uit onderzoek bij de introductie van de Milieuprestatie Gebouwen (MPG) van ten hoogste 1 voor woningen en kantoren in 2018 is gebleken dat er geen toename van de nalevingskosten en administratieve lasten was.¹ In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is de mogelijkheid voor gemeenten opgenomen om via een maatwerkregel een strengere lokale waarde aan de milieuprestatie te stellen. Dit experiment loopt vooruit op deze maatwerkregel. De kosten zullen per situatie verschillen. Centraal staat dat de maatwerkregel haalbaar is met regulier voorhanden zijnde technieken en tegen vergelijkbare kosten als de huidige eisen. De innovatie, technische mogelijkheden en creativiteit om inhoud te kunnen geven aan een aangescherpte MPG zijn al in de markt aanwezig. Bij een werkbezoek aan Soesterberg Noord gaven bouwers aan dat strengere eisen haalbaar zijn. De gemeenten Amsterdam en Harderwijk hebben verzocht om dit experiment en de afweging gemaakt dat in deze gemeenten de bouw van nieuwe woningen samen kan gaan met een strengere waarde van de milieuprestatie of zullen de afweging nog maken bij de lokale toepassing ervan.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de nieuwe BENG-normen zich verhouden tot de mogelijkheid een strengere MPG-waarde op te leggen in Amsterdam en Harderwijk. BENG-normen zijn gericht op het realiseren van bijna energie neutrale gebouwen. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Er is inmiddels onderzoek gedaan naar de relatie tussen de nieuwe BENG-normen en de MPG². Uit dit onderzoek van DGMR-Adviseurs in opdracht van het zogeheten Lente-akkoord³, de NVTB Bouwmaterialenindustrie⁴ en de Stichting MRPI⁵ is gebleken dat het mogelijk is om woningen met een MPG van 0,9 te bouwen in combinatie met de BENG-eisen.

¹ Staatsblad 2017, 494, p.8.

² Nijland, M., De MPG van NOM-, BENG- en ZENwoningen, DGMR, Den Haag, november 2017.

³ Nijland, M., De MPG van NOM-, BENG- en ZENwoningen, DGMR, Den Haag, november 2017.

⁴ Het Lente-akkoord is een samenwerking tussen NEPROM (Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen), Bouwend Nederland, NVB Bouw (vereniging voor ontwikkelaars en bouwondernemers) en Aedes (vereniging van woningcorporaties).

⁵ NVTB: Nederlandse Vereniging van Toeleverende Bouwmaterialenindustrie; MRPI: Milieu Relevante Product Informatie.

In sommige gevallen vraagt dat wel om goede optimalisering in de ontwerpfase tussen maatregelen om de BENG-normen te halen enerzijds en maatregelen om de MPG-norm te halen anderzijds. Op dit moment laat de Stichting Bouwkwaliiteit (SBK) onderzoek uitvoeren wat op korte termijn realistische ambities zijn voor de MPG.⁶ In dat onderzoek wordt ook de relatie gelegd tussen de MPG en BENG-normen. De resultaten van dit onderzoek worden naar verwachting deze zomer openbaar.

Deze leden van de CDA-fractie vragen daarnaast hoe het mogelijk is dat de gemeente Amsterdam dit al heeft ingevoerd terwijl onderhavig besluit nog niet is afgerond. De EPC-regelgeving die de gemeente Amsterdam heeft ingevoerd is mogelijk gemaakt in de zeventiende tranche. Deze tranche heeft vanaf 19 maart 2018 voor consultatie voorgelegen in uw Kamer. Deze tranche is sinds op 16 februari 2019 in werking. Dat betekent dat de gemeente Amsterdam daar gebruik van kan maken sinds 16 februari 2019. De gemeente Amsterdam kan pas gebruik maken van de strengere MPG-eis als de negentiende tranche in werking is getreden.

De leden van de CDA-fractie vragen of het experimenteren met MPG in Amsterdam en Harderwijk niet contraproductief werkt voor het versnellen van de woningbouw.

Het is van groot belang om voor de toekomst duurzame woningbouw te realiseren. MPG levert hier een bijdrage aan. Zoals in het voorgaande aangegeven zijn de innovatie, technische mogelijkheden en creativiteit om inhoud te kunnen geven aan een aangescherpte MPG al in de markt aanwezig. Het is daarom de verwachting dat de versnelling van de woningbouwproductie wel kan worden gerealiseerd.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de visie is op het signaal dat bouwprojecten door deze extra eisen vertragen en de extra kosten die corporaties hiervoor moeten maken. Deze leden vernemen eveneens graag of de visie gedeeld wordt dat het behalen van de woningopgave moeilijker wordt wanneer er kostenverhogende ambities worden opgelegd. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), zoals dat gepubliceerd is in het Staatsblad op 31 augustus 2018, is de keuze gemaakt gemeenten de mogelijkheid te geven om lokale ambities op het terrein van energiezuinigheid en milieuprestaties te realiseren door strengere lokale eisen te stellen. Dit is al langer een wens van gemeenten en sluit aan bij de decentrale opzet van het nieuwe stelsel van de Omgevingswet. Dit experiment sluit hier bij aan.

Met de mogelijkheid om decentraal strengere eisen te stellen, krijgen gemeenten ook de verantwoordelijkheid na te denken over eventuele hogere kosten van deze eisen voor bijvoorbeeld corporaties en hoe deze zich verhouden met andere opgaven, zoals de woningbouwopgave. De woningbouwopgave en het nastreven van hogere duurzaamheidsambities staan elkaar echter niet in de weg en worden mede door dit experiment juist gecombineerd. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Havenstad in Amsterdam.

De innovatie, technische mogelijkheden en creativiteit zijn in de markt aanwezig om steeds duurzamere gebouwen te bouwen. Een meer duurzame woning neerzetten vraagt op dit moment wat meer werk per woning dan zonder deze hogere eisen, maar het is van belang dat partijen hier nu al praktische ervaring mee op kunnen doen via het experiment, vooruitlopend op de landelijke invoering

⁶ De Stichting Milieu Relevante Product Informatie (MRPI) is de onafhankelijke beheerder van de bepalingsmethode Milieuprestatie van Gebouwen en GWW-werken (MPG) en van de Nationale Milieu Database (NMD).

van de eisen in het Bbl en de maatwerkmogelijkheden daarin. De maatwerkmogelijkheden worden bij verordening vastgesteld door de gemeenteraad.

Het doel van dit experiment is om duurzamere woningen te realiseren en om binnen de gemeenten Amsterdam en Harderwijk bouwende partijen binnen dit experiment ervaring te laten opdoen met het bouwen met een scherpere MPG. Deze functionele eis heeft tot doel de schadelijke effecten van de gebruikte materialen in gebouwen te beperken, door het sturen op het duurzaamheidsgehalte van te bouwen woningen, woongebouwen en kantoorgebouwen.

De milieueffecten van het materiaalgebruik spelen een belangrijke rol bij het terugdringen van de totale milieubelasting van gebouwen en bouwwerken. Door inzicht te krijgen in de milieueffecten van het materiaalgebruik kan een verdere reductie van de milieubelasting in de bouw worden gerealiseerd. Daarnaast levert het experiment een impuls aan de markt voor bouwproducten met een hogere milieuprestatie. Deze ervaring en kennis draagt weer bij aan de kabinetsdoelstelling van een transitie naar een circulaire economie.⁷⁸

Onderdeel A

Ik ben verheugd dat de leden van de D66-fractie content zijn met het experiment om strengere eisen te stellen aan MPG. Zij vragen waarom het niet mogelijk is nog strengere eisen te stellen. Het is mogelijk om een strengere MPG dan 0,9 te realiseren. Toch is er niet voor gekozen om in het betreffende experiment toe te staan dat gemeenten een strengere MPG dan 0,9 stellen. De reden om geen strengere eis toe te staan is dat het onduidelijk is in welke mate dit in alle gevallen (bijvoorbeeld woningtype, specifieke lokale omgevingsfactoren) haalbaar is met regulier voorhanden zijnde technieken en tegen vergelijkbare kosten als de huidige eisen.

De leden van de D66-fractie vragen of er achterliggend onderzoek is gedaan naar de grenswaarden. Voor dit experiment heb ik geen onderzoek laten doen. De waarde van 0,9 is gebaseerd op een deskundige inschatting van de mogelijkheden. De innovatie, technische mogelijkheden en creativiteit om inhoud te kunnen geven aan een MPG-eis van 0,9 zijn al in de markt aanwezig. In mijn antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie noemde ik al, dat ik in de zomer de resultaten verwacht van lopend onderzoek naar de MPG.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de regering borgt dat ook andere gemeenten invulling kunnen geven aan ambitieuze duurzaamheidsambities. Alle gemeenten kunnen een verzoek doen om deel te nemen aan bovengenoemd experiment van de gemeenten Amsterdam en Harderwijk. In het wetsvoorstel Wijziging Crisis- en herstelwet in verband met versnelling woningbouw en faciliteren duurzame ontwikkeling wordt de toevoeging van gebieden en projecten aan bestaande experimenten sneller mogelijk gemaakt door dit te regelen via een ministeriële regeling in plaats van een algemene maatregel van bestuur. Wanneer

⁷ TK, 2015-2016, 32.852, nr. 33

⁸ TK, 2017-2018, 32.852, nr. 59

de Omgevingswet inwerking is kunnen gemeenten maatwerkregels op grond van het Bbl stellen.

Onderdeel C

Ik ben verheugd te lezen dat de leden van de D66-fractie tevreden zijn met het experiment om de concentratie van fijn stof te verlagen. De leden van de D66-fractie vragen of er voldoende waarborgen zijn om te voorkomen dat de luchtkwaliteit verder kan verslechteren, temeer omdat het college 10 jaar krijgt dit experiment uit te voeren en de Wet milieubeheer buiten toepassing wordt gelaten. In antwoord op deze vraag is het allereerst belangrijk om op te merken dat het experiment op geen enkele wijze de mogelijkheid biedt om minder strenge grenswaarden te hanteren dan de Wet milieubeheer voorschrijft. Het experiment kan dus niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast wil ik benadrukken dat het doel is om de overschrijdingen sneller aan te pakken dan binnen de termijn van 10 jaar, namelijk op de kortst mogelijke termijn, conform bestuurlijke afspraken tussen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken gemeenten. De termijn van 10 jaar wordt geboden om te voorkomen dat het experiment afloopt voordat de knelpunten definitief zijn opgelost.

drs. K.H. Ollongren